

L'observatoire des effets territoriaux des gares du TGV Rhin-Rhône : contexte, enjeux et perspectives

Cyprien Richer, Pascal Bérion, Valérie Facchinetti-Mannone (ThéMA)

Depuis septembre 2008, le laboratoire ThéMA pilote un observatoire des gares du TGV Rhin-Rhône en partenariat avec la SNCF-Mission Rhin-Rhône et les régions Franche-Comté et Bourgogne. L'objet de l'observatoire est de mieux comprendre et anticiper les mutations spatiales consécutives à l'arrivée de cette nouvelle ligne à grande vitesse. Devant l'importance du financement des collectivités locales, les enjeux autour du TGV Rhin-Rhône sont considérables pour ces territoires qui cherchent à se structurer dans un réseau métropolitain. Cet article revient sur le contexte de la LGV et précise la démarche de l'observatoire et ses perspectives.

Afin d'appréhender plus finement les retombées du TGV Rhin-Rhône sur l'organisation de l'espace, l'équipe Mobilités, Ville, Transports de l'UMR CNRS ThéMA a mis en place un observatoire des effets territoriaux de la première branche du TGV Rhin-Rhône. À la lumière des travaux déjà réalisés par les membres du laboratoire sur les infrastructures autoroutières (Observatoire A39 notamment, travaux de Pascal Bérion, Emmanuel Faivre, Marie-Agnès Lanneaux, Nadège Petitjean), nous tenons à souligner, en préambule, la difficulté de déterminer les impacts des infrastructures de transports sur l'organisation des territoires qu'elles desservent. Les travaux consacrés à cette question ont largement remis en cause la croyance en la propriété structurante des infrastructures de transport. Les recherches consacrées aux « effets » des nouvelles infrastructures autoroutières et ferroviaires convergent pour souligner :

- la modestie des retombées en termes d'organisation de l'espace ;
- l'absence d'effet automatique, les transformations observées résultant d'une adaptation réciproque entre infrastructure et territoire, qui se traduit dans la plupart des cas par un renforcement des tendances territoriales préexistantes ;
- les difficultés d'appréhender les effets en raison de la complexité des interrelations entre les réseaux et les territoires.

Contexte de l'arrivée du TGV dans le réseau Rhin-Rhône

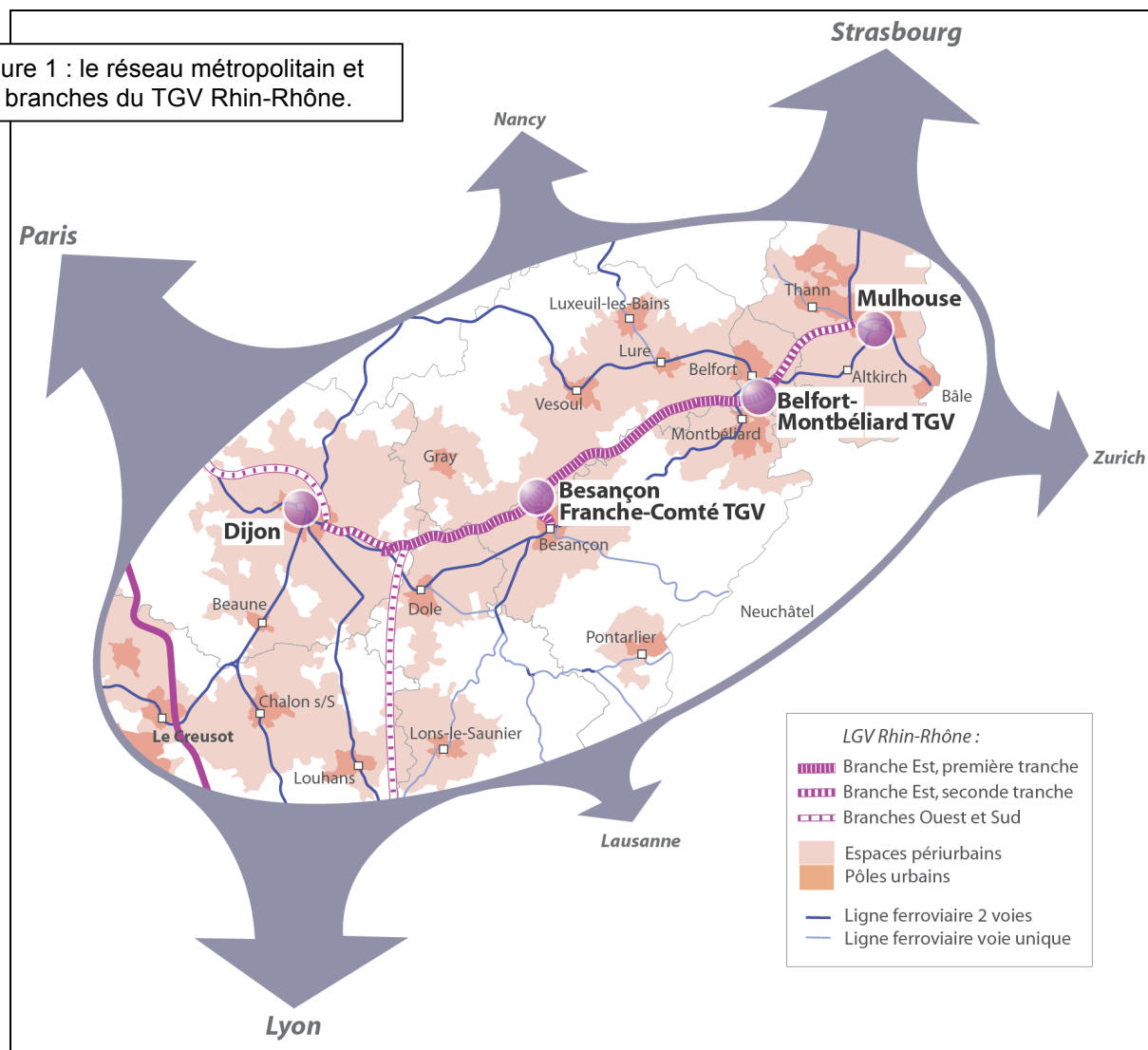
En décembre 2011 sera mise en service la 1^{ère} tranche de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône, qui reliera Villers-les-Pots (21) et Petit-Croix (90) via Besançon et l'agglomération de Belfort-Montbéliard. Cette nouvelle ligne entre Dijon et Mulhouse constitue un maillon important du réseau ferroviaire à grande vitesse qui vise à améliorer les liaisons Nord-Sud (de l'espace Rhénan franco-allemand à Lyon et son débouché méditerranéen) et Est-Ouest (de Paris à Zurich) tant à l'échelle régionale, nationale, qu'européenne. C'est donc une infrastructure présentée simultanément comme un équipement prioritaire au niveau européen et un enjeu pour la structuration d'un réseau métropolitain entre les aires urbaines de l'axe Rhin-Rhône qui est actuellement en construction entre l'Alsace, la Franche-Comté et la Bourgogne.

Le projet de LGV Rhin-Rhône compte 3 phases en complément de la branche Est. La branche Ouest, déclarée en 2007 « Projet d'Intérêt Général », concerne la traversée de l'agglomération dijonnaise et la liaison vers Paris. Le tracé de la branche Sud de la LGV Rhin-Rhône n'est pas encore totalement figé et les débats demeurent incertains. L'enjeu de cette branche sud est de permettre une liaison Lyon-Strasbourg en 2h10 et donc de donner toute l'envergure au projet de grande vitesse Rhin-Rhône. Cependant, même s'il subsiste des incertitudes sur les délais de mise en service de la seconde tranche de la branche Est et surtout des autres branches vers l'Ouest et le Sud, l'ouverture de 140 km de LGV en 2011 bouleversera bel et bien l'accessibilité de l'axe Rhin-Rhône.

Première ligne à ne pas être physiquement rattachée à une étoile du réseau parisien, la LGV Rhin-Rhône présente également les attributs d'une nouvelle radiale parisienne. Il faut donc comprendre cette nouvelle infrastructure à la fois comme un des côtés du triangle Paris-Lyon-Strasbourg, mais aussi comme un nouvel arc entre Paris et l'espace Rhénan (Mulhouse-Bâle) et entre Paris et Lyon. En effet, l'achèvement du projet de LGV Rhin-Rhône préfigure, à l'image du réseau autoroutier, une alternative à la liaison Paris-Lyon aujourd'hui saturée. Cependant, il existe aujourd'hui une vive

concurrence entre les projets d'alternative Paris-Lyon par le Réseau Rhin-Rhône et par l'Ouest, avec la LGV Centre-France qui desservira Clermont-Ferrand.

Figure 1 : le réseau métropolitain et les branches du TGV Rhin-Rhône.



Simultanément à la réalisation de la LGV, deux nouvelles gares sont en construction sur les communes de Méroux et Moval dans « l'aire urbaine » de Belfort-Montbéliard et d'Auxon-Dessous à proximité de Besançon. Fidèle à la méthode française en matière de liaisons à grande vitesse, les gares intermédiaires du tracé de la LGV Rhin-Rhône ont été localisé en périphérie des centres urbains de Besançon et de Belfort-Montbéliard (distant de 10 à 15 km des centres-villes). Les autres gares desservies par les nouveaux services du TGV Rhin-Rhône sont en cours de rénovation à Mulhouse-Ville et à Dijon-Ville. La capitale bourguignonne envisage même la construction d'une nouvelle TGV sur le site de Porte-Neuve à l'horizon 2025 (ouverture de la branche Ouest).

L'observatoire des gares du TGV Rhin-Rhône : une approche systémique

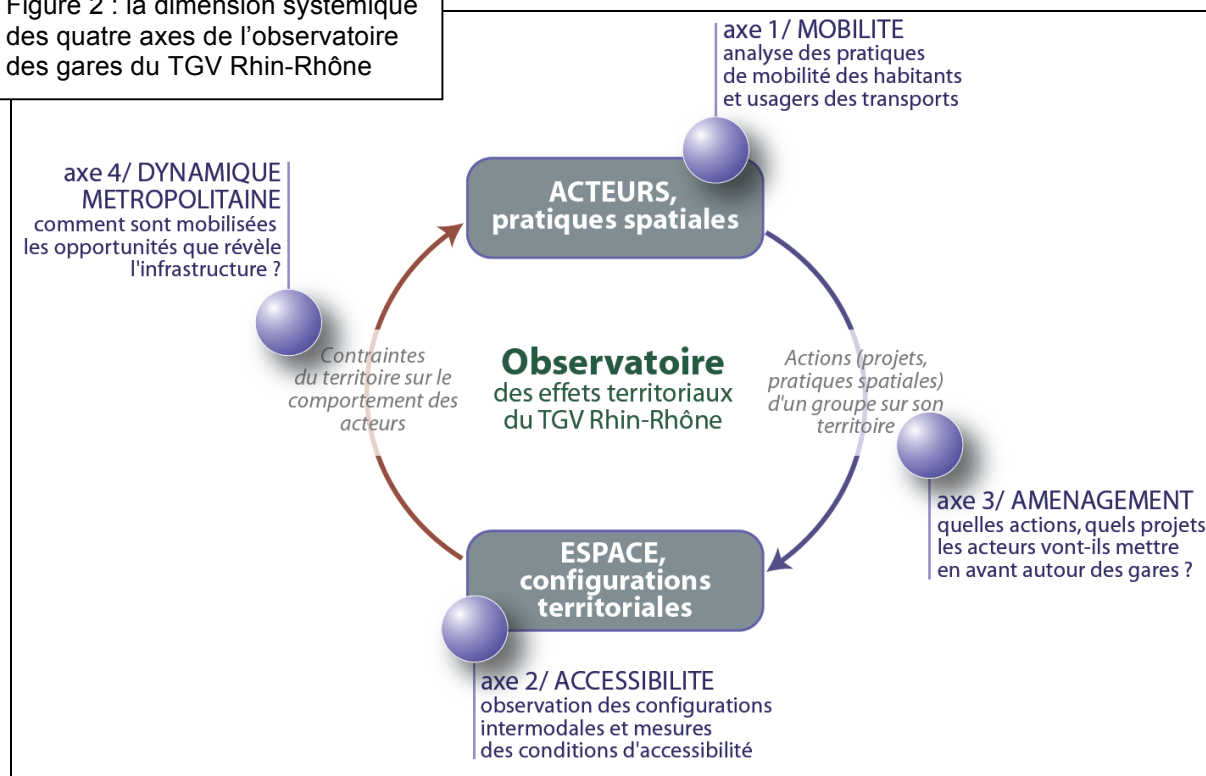
Saisir les effets territoriaux des nouvelles infrastructures de transport implique une approche systémique des mutations territoriales afin d'appréhender les conséquences des infrastructures en terme de processus ; les mutations résultant d'une convergence de facteurs. La mise en place d'un observatoire constitue une démarche pertinente pour analyser les effets territoriaux des grands équipements de transport. Ainsi, les quatre thématiques sur les mobilités, l'accessibilité, l'aménagement des gares et la dynamique métropolitaine s'inscrivent dans une démarche systémique permettant une approche complète des mutations territoriales.

Nous étudions à la fois les pratiques spatiales notamment par la connaissance des mobilités (sous-système acteur), leurs configurations par la mesure de l'accessibilité (sous-système territoire) ainsi que les interactions entre ces deux facettes. Ces interrelations portent sur deux éléments :

- l'action des acteurs sur la matérialité du territoire abordée à travers les projets et stratégie de valorisation de l'infrastructure.
- les contraintes des configurations spatiales sur le comportement des acteurs en s'interrogeant sur la manière dont sont mobilisées les opportunités que révèle le TGV Rhin-Rhône ?

En outre, un observatoire n'est pas une analyse statique des problématiques territoriales ; il envisage leur évolution dans le temps de part et d'autre de l'instant « t » correspondant à la mise en service du TGV Rhin-Rhône. La phase précédente permet d'établir une situation de référence, d'observer la mobilisation des acteurs et d'anticiper certains phénomènes : point de blocage, évolution de la demande... Notons que certains effets (ou absence d'effets d'ailleurs) de l'infrastructure peuvent s'appréhender avant le début de son fonctionnement comme par exemple pour les prix du foncier qui subissent des mécanismes d'anticipation. L'étape t+1 assure l'observation des effets à plus ou moins long terme de l'infrastructure sur les thématiques abordées. Suivant les besoins, différentes temporalités sont à privilégier : on peut avoir besoin d'une comparaison juste après la mise en service d'une nouvelle offre (par exemple pour l'évolution des mobilités) ou alors, avoir besoin d'un long recul pour juger de l'évolution de certaines dynamiques territoriales (par exemple pour la localisation des activités économiques).

Figure 2 : la dimension systémique des quatre axes de l'observatoire des gares du TGV Rhin-Rhône



De façon transversale, les différentes thématiques permettront d'aborder l'influence des représentations spatiales par les différents acteurs et « l'effet d'image » lié à la nouvelle infrastructure dans les dynamiques observées. La prise en compte des « représentations », aussi difficiles à saisir soient-elles, demeure un élément constitutif du travail d'observatoire.

Quatre thématiques en débat : premiers éléments de réflexion sur les effets territoriaux du TGV Rhin-Rhône

La problématique des « mobilités » est l'une des premières préoccupations qui émerge des projets d'infrastructure de transport. D'ailleurs l'amélioration des déplacements est l'argument principal qui justifie la construction de LGV, d'autoroutes ou de tramways. Cependant l'évolution de la mobilité n'est pas facile à mesurer et des questions subsistent souvent sur l'intensité et les caractéristiques

des éventuels changements de comportement. Pour y répondre, trois types d'enquêtes ont été planifiés sur les mobilités inter-urbaines des populations régionales, sur les usagers des gares du réseau Rhin-Rhône et sur des échantillons spécifiques d'individus, comme par exemple les universitaires. L'hypothèse qui peut être soutenue concerne l'émergence de nouveaux rapports à l'espace, accompagnés par l'arrivée du TGV mais aussi par des modifications « collatérales » d'offres de transport (suppression des Corail, cadencement du TER, réorganisation des réseaux de transport urbain). Si le TGV ne concerne qu'une catégorie supérieure de la population ou qu'un motif occasionnel de déplacement, les dynamiques qui s'y rattachent s'adressent à tous et sont susceptibles de dessiner de nouvelles hiérarchies spatiales en modifiant le fonctionnement des territoires traversés et desservis.

Concernant la problématique de l'accessibilité, il faut rappeler que l'avènement de la grande vitesse renforce l'hétérogénéité spatiale, car plus on va vite, moins on va partout. On communique beaucoup sur les gains de temps générés par l'arrivée du TGV –phénomène qui doit d'ailleurs être mesuré avec précision–, mais il faut aussi prendre en considération la contraction de la couverture territoriale de la desserte. Dans la région Franche-Comté, les deux nouvelles gares TGV en périphérie de Besançon et de Belfort-Montbéliard vont concentrer les dessertes vers Paris, Lyon et Strasbourg alors qu'aujourd'hui plusieurs gares d'aires urbaines francs-comtoises bénéficient de liaisons –certes peu performantes en terme de temps– vers ces trois métropoles. Ainsi, l'anticipation des mécanismes de compensation (remplacement des trains grandes lignes supprimés), d'irrigation (diffusion des atouts de la grande vitesse) et d'articulation (organisation des correspondances TGV/TER) apparaît décisive. En particulier, l'arrivée du TGV Rhin-Rhône par son accessibilité plus performante mais moins diffuse va nécessiter une prise en compte plus fine des correspondances ferroviaires et intermodales.

L'arrivée de la grande vitesse nécessite la construction de nouvelles gares, en général ex-urbanisées ou le réaménagement d'anciennes en milieu urbain. Les « gares des villes » de Dijon et Mulhouse ne présentent pas les mêmes problématiques que les « gares des champs » à proximité de Besançon et de Belfort-Montbéliard.

- D'abord, la gouvernance diffère : les gares-bis ne se situent pas dans la commune-centre de l'agglomération, ce qui nécessite une mobilisation des acteurs intercommunaux pour piloter des aménagements sur des espaces souvent à la marge des stratégies de planification.
- Ensuite, la valorisation immédiate des quartiers de gares est assez différente : la densité des emplois et des activités font des gares centrales des sites stratégiques de développement économique alors que les zones d'activités tertiaires des gares-bis pâtissent souvent de l'isolement par rapport à la ville-centre et peinent à se remplir.
- Enfin, la desserte de la gare en transport collectif est à considérer : si les gares centrales de Dijon et Mulhouse étaient déjà des points de convergence des réseaux de transports collectifs avant l'arrivée du TGV (renforcés par l'aménagement de pôles d'échanges plus fonctionnels), les sites d'Auxon-Dessous et de Méroux-Moval sont vierges de toute desserte. La réouverture de liaisons ferroviaires entre les gares TGV et les gares centrales de Besançon et Belfort devrait favoriser les liens avec le centre de l'agglomération. Cependant, les TC devraient souffrir de la concurrence de l'automobile pour le rabattement à la gare TGV (parking d'un millier de places pour chaque gare-bis à proximité d'échangeurs autoroutiers), ce qui pose localement des problématiques liées aux effets néfastes de la voiture (engorgement des infrastructures, pollutions, diffusion périurbaine, inégalité d'accès au système de transport...).

La dynamique métropolitaine est observée à travers l'influence que peut avoir la mise en service du TGV Rhin-Rhône sur la localisation des activités et plus spécifiquement des fonctions tertiaires métropolitaines. En lien avec les problématiques précédentes, il convient d'abord de mesurer les opportunités générées par l'infrastructure pour observer l'éventuelle mobilisation de ses atouts dans le « management » des activités économiques supérieures. Sur le temps long, il reste à savoir si le TGV contribuera à renforcer une organisation polycentrique du réseau métropolitain Rhin-Rhône grâce à la collaboration des différentes stratégies et acteurs de ce territoire pluriel.